

DÉL-DUNÁNTÚLI RÉGIÓ HELYZETE, FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGE**

ABSTRACT

The South Transdanubian Region is a region in a critical condition which economic performance is continuously lagging behind the national average, and which still has not found its path after the social-economic transition of Hungary. The economic performance and the employment capacity of the former industry could not be fully substituted by the new industries which settled down in the region on the basis of the collapsed one. The situation was worsening by the deterioration of the performance of the agriculture. On the other hand, the reduction in the performance of the productive sectors could have been counterbalanced neither by the tourism, nor by the development of the service sector. While the capital attraction ability of the region is extremely weak (only 1.1% of the foreign direct investment has flown into the region), thus the development of the region is determined by the fact that to what extent the region's own resources can be exploited and how much financial transfers can be obtained by the region from the central government. Therefore, the further deterioration of the region can be refrained on the one hand with a regional development policy which concentrates on the elimination and conscious counterbalance of the regional disadvantages, on the other hand, with a future-oriented development policy harmonized among the counties and the economic organizations of the region.

1. Bevezetés

Dél-dunántúli régió Magyarország délnyugati részét elfoglaló, Baranya, Somogy és Tolna megyét magába foglaló térség, amelyet a szomszéd területektől a természeti határokat képező folyók (Duna, Dráva) és a Balaton zárják el. Változatos táji adottságokkal (Duna és a Dráva menti síkság, Dunántúli dombvidék, Mecsek és Villányi helység) és a terület jelentős részén jó termőképességű talajokkal rendelkezik. Az éghajlati határhelyzete, az átlagosnál nagyobb csapadékelátlottsága, talajainak termőképessége együttesen jelentős agrárpotenciált képvisel. A felszíni és felszín alatti vizek bősége jellemzi, amelynek gazdasági kihasználása (szállítás, öntözés stb.) alacsony színvonalú. Jelentős ásványi nyersanyag-készletéből (pl. 2 milliárd tonna kőszén, metán és urán stb.) jelentős mennyiségben csak az építőipari nyersanyagok kitermelése folyik.

A régió jelentős része alapvetően rurális jellegű, aprófalvas szerkezetű, városi funkció hiányos települési központokkal rendelkező térség. Népességének képzettségi színvonala megfelel az országos átlagnak, de annak gazdasági hasznosítása romló, amely a képzett rétegeket folyamatosan elvándorlásra kényszeríti. A térség oktatási-kulturális hagyományai kiemelkedők és az egészségügy színvonala is fejlett.

2. A régió általános helyzete

Dél-Dunántúl az ország egyik legkritikusabb helyzetű térsége, amely gazdasági mutatóit tekintve folyamatosan szakad le nemcsak a fejlődőképes régióktól, de még az országos átlagtól is. Ez a lassú gazdasági fejlődés a régió minden megyéjére jellemző, de a legna-

* Prof. Dr. Buday-Sántha Attila, az MTA doktora, egyetemi tanár, PTE KTK Közgazdasági- és Regionális Tudományok Intézet.

gyobb vesztes Baranya megye, amely a rendszerváltás után az ország legfejlettebb megyéi közül a középmezőnybe szorult vissza. Ez elsősorban Pécs és térsége gazdasági súlyvesztéséből adódik (1. és 2. táblázat).

1. táblázat. A bruttó hazai termék alakulása

Megnevezés	2000		2006		2007		2008		2009		2009. év a 2000. év %-ában
	mrd Ft	%	mrd Ft	%	mrd Ft	%	mrd Ft	%	mrd Ft	%	
Magyarország	13 369	100	22 042	100	25 321	100	26 754	100	26 054	100	194,9
Dél-Dunántúl	984	7,36	1 977	6,70	1 649	6,51	1 746	6,53	1 694	6,50	172,2
Baranya	409	3,06	678	3,08	720	2,84	754	2,82	716	2,75	175,1
Somogy	305	2,28	483	2,19	509	2,01	538	2,01	530	2,03	173,8
Tolna	271	2,03	385	1,75	421	1,66	453	1,69	448	1,72	165,3

Forrás: Megyék, régiók statisztikai zsebkönyve, 2010. KSH 2011. 57. o.

2. táblázat. Egy főre jutó GDP alakulása

Megnevezés	2000		2007		2008		2009		2009. év a 2000. év %-ában
	e Ft	%	e Ft	%	e Ft	%	e Ft	%	
Magyarország	1309	100	2518	100	2665	100	2600	100	198,6
Dél-Dunántúl	985	75,3	1711	67,9	1825	68,5	1782	68,6	180,9
Baranya	999	76,3	1811	71,9	1906	71,5	1815	69,8	181,7
Somogy	902	68,9	1556	61,8	1664	62,4	1649	63,4	182,8
Tolna	1075	82,1	1755	69,7	1912	71,7	1910	73,5	177,7

Forrás: Megyék, régiók statisztikai zsebkönyve, 2010. KSH 2011. 58. o.

Ennek a következménye az, hogy Magyarország területének 15,2%-ával, a népesség 9,5%-ával rendelkező régióban, az országos adatokhoz viszonyítva, a hazai régiók közül 2009-ben legalacsonyabb volt

- a GDP-nek (6,5%),
- az ipari termelésnek (5,8%),
- az ipari értékesítésnek (5,1%),
- a szolgáltatásoknak (6,2%),
- az építőiparnak (9%),
- a gép- és gépi berendezések gyártásának (4,8%),
- a járműgyártásnak (3%) az aránya és
- az ipari foglalkoztatottak száma (50 294 fő) és aránya (8,4%).¹

Súlyosbítja a helyzetet az is, hogy *nem csak az ipari foglalkoztatottak és az ipari termelés aránya alacsony, de az ipar hozzáadott érték termelése is, amely egyértelműen innováció és high-tech hiányos tömeggyártásra utal.* A jövő számára nem túl kedvező helyzetet jelent az sem, hogy a Dél-dunántúli régióban a legalacsonyabb a kutatóhelyeknek és a kutatóknak a száma és a kutatás-fejlesztési ráfordítások nagysága.²

A térség kedvezőtlen gazdasági helyzete a régiót – a másik három alulfejlett hazai régióhoz hasonlóan – nemzetközi szinten is leértékelte. Dél-Dunántúlon az 1 főre jutó GDP alapján az Európai Unió 271 régiója között a 253. helyet foglalja el, és ezzel a 20 legkisebb gazdasági teljesítményt nyújtó régió közé került.³

A gazdaság jelenlegi teljesítménye mellett még a gyorsan fogyó népesség elfogadható életszínvonalának a biztosítására, a korábbi megtartására sem képes és ez a helyzet kikényszeríti, hogy a képzett szakemberek, főleg a fiatalok, tömegesen vándoroljanak el legin-

kább a központi régióba vagy külföldre, a helyben maradók helyzetére pedig a nagyfokú bizonytalanság és romló életkilátások a jellemzők.

A kialakult helyzet főbb okait már számtalan tanulmány elemezte, de a régió helyzetét megváltoztató és a többség által elfogadott cselekvési programok meghatározásáig még egyik sem jutott el. A régió romló gazdasági pozíciójának főbb okait a következőkben lehet összefoglalni:

- *A földrajzi helyzet gazdasági következményei:* A régió egy természeti határok (Duna, Dráva, Balaton) által közrezárt térség, amelynek Trianon óta a politikai elzártságot is el kellett viselnie. A 16–17. századtól kiesik a gazdasági fejlődés Nyugat-Európa felé mutató fő irányából és még a másodrendűvé vált balkáni útvonalak is az Alföldre helyeződtek át. Ebből adódóan a külső vállalkozói tőke mindig elkerülte és az egyes időszakok gazdasági fejlődését biztosító központi beruházások sem ebben a térségben valósultak meg, legfeljebb azok kiegészítő gyáregységei kerültek a régióba (pl. Videoton tabi és kaposvári üzemei). A gazdasági fejlődés alapját így a helyi erőforrások hasznosítása, a mezőgazdaság és az arra épülő élelmiszer- és könnyűipar jelentette, amely azonban csak lassú fejlődést tett lehetővé. Lényeges külső tőke vonzására csak a mecseki szén- és uránbányászat fejlesztése volt képes, amely ugyan dinamizálni tudta a bányavidéket, de *a kitermelés csupán az elsődleges feldolgozásig jutott el, jelentős ipari vertikumok kiépítésére egyik esetben sem került sor*, legfeljebb a hőigényes iparok (porcelán/kerámia- és téglagyártás) fejlődését segítette elő. Az I. világháború előtti kevés számú központi beruházás jelentőségét jól mutatja, hogy a tolnai textilipar, illetve a pécsi dohánygyár a térségben ma is jelentős szerepet tölt be. A szocialista időszaknak a rendszer jellegéből adódó központi beruházásai mind a már meglévő mezőgazdasági termék feldolgozó iparok, illetve az arra épülő könnyűipar (hús, tej, konzerv, malom, cukor, bőr, fa, textil, cipő és ruházati ipar) fejlesztését szolgálták, egyetlen nagy gépipari, elektronikai ipari, vegyipari beruházás sem került a régióba. A térségben lévő városok többségénél a városi fejlődés alapját, a közigazgatási modellt, csak a korlátozott fejlődésre képes agrár- és könnyűipar különböző ágai és a kereskedelem teremtette meg és határozta meg.
- *A gazdaságpolitikai hibák következményei:* A rendszerváltás után kor gazdasági követelményeit figyelmen kívül hagyó, ideológiai korlátokkal terhelt gazdaságpolitikája a régió kialakult gazdasági alapjait lényegesen meggyengítette. Ez hozzájárult az élelmiszer-, textil-, bőr-, ruházati- és cipőipar nagymértékű piacvesztéséhez. A mezőgazdaság erőszakos és radikális átalakítása az agrárvagyron leromlását, a termelés visszaesését, fejlődésképtelenségét és megdrágulását eredményezte, amely a mezőgazdasági termékeket feldolgozó iparok olcsó és nagytömegű nyersanyagellátását már nem biztosítja. A feldolgozóiparnak és kereskedelemnek az agrártermeléstől független privatizálása pedig az agrár termékpályák ellenérdekelt egységekre való szakadását eredményezte és a termelő ágazatokkal szemben a főleg külföldi kézbe került kereskedelmet privilegizált helyzetbe hozta. A változást kevés élelmiszeripari vállalat élte túl (pl. a Kaposvári Cukorgyár, a Tolna Tej, a Kaposvári Húskombinát). *Az élelmiszeripar és a mezőgazdaság közötti kapcsolat meggyengülését jól tükrözi az, hogy a Tolna Tej Tolnában, a Kométa Húsipari Vállalat Somogyban egyáltalán nem tudta megakadályozni a szarvasmarha-, illetve a sertésállomány csökkenését.*
- *A privatizálás gazdasági hatása:* Csak kevés példa van arra, hogy a privatizáció a termelés jelentős bővülésével járt, illetve új iparág kialakulásához járult hozzá. A gyárak bezárása (pl. összes konzervgyár) mellett a régió számára lényeges veszteséget jelentett, hogy a termelést más régiókba helyezték át (pl. a tejfeldolgozást és a húsipari termelést Szegedre), illetve a termelő üzemek társasági/adminisztratív köz-

pontjait sem a térségben hozták létre (pl. Kaposvári Cukorgyár, BAT Pécsi Dohánygyára, a Beremendi, a Királyegyházai Cement és Mészmű, a pécsi Pannonpower erőmű stb.). *Ebből adódóan a térségben működő üzemek az adott technológia alapján csupán egyszerű termelő tevékenységet folytatnak, központi irányítással, míg a termék és gyártási technológia fejlesztése kikerült a régióból. Ez jelentős kvalifikált munkahelyvesztést jelent a régió számára és hozzájárul a térség szellemi potenciálvesztéséhez.*

- *A szolgáltató tevékenységek területi átszervezésének a hatása:* A privatizált vagy folyamatosan állami tulajdonban lévő regionális szolgáltató egységeknél a területi átszervezés következtében a helyi kvalifikált szakértelmiséget igénylő foglalkoztatás jelentősen leszűkült, amely az előzőhöz hasonló szellemi potenciálvesztést jelent (pl. vasúti, postai igazgatóságok vagy az E.ON regionális igazgatósága).
- *A regionális együttműködés hiánya:* Nem javítja a helyzetet a régiót alkotó megyék vezetésének irracionális vetélkedése. Nincs egyetértés a hangsúlyos regionális fejlesztési irányok meghatározásában, az egyes regionális intézményekért folyó verseny pedig jelentősebb központi források megszerzése érdekében történő egységes fellépést akadályozza.

Pécs helyzete

A régión belül sajátos Pécs helyzete, amely mérete, gazdasági súlya alapján az egész térség számára meghatározó jelentőségű. Pécs város fennmaradását másfél évezreden keresztül az biztosította, hogy a Balkánról a Buda felé irányuló kereskedelmi és hadiutak fontos állomását jelentette. Ehhez kapcsolódott ismételt az igazgatási és a vallási központ szerepköre. A 17–18. századra a kereskedelmi útvonalak átrendeződésével a város a kiemelt kereskedelmi központ szerepkörét elvesztette, de egyidejűleg megerősödött a vallási, igazgatási, oktatási-kulturális és egészségügyi központ szerepe. Ennek a kiszolgáltatásra jött létre az a helyi ipar, amely alapvető fogyasztási cikkekkel a térséget ellátta, a feleslegét pedig a Balkán felé értékesítette. A viszonylag igényes és fizetőképes fogyasztói réteg kialakulása teremtette meg a lehetőséget olyan, a helyi nyersanyagokra támaszkodó, helyi innováción alapuló luxus iparágak kialakulásának és megerősödésének, mint amilyen a Zsolnay porcelángyártás, a Hamerli bőr- és kesztyűgyártás, az Angster orgonaépítés vagy a Littke-féle pezsgőgyártás jelentett, és amelyek a városnak nemzetközi hírnevet szereztek. Ezeket egészítette ki a dohány-, hús-, tej-, sör-, malomipar, majd később a keményítő-, baromfifeldolgozó-ipar és a nagy szervezeti egységeket alkotó gépesített építőipar megjelenése. Ezek biztosították a város folyamatos fejlődését, ami azonban csak akkor gyorsult fel, amikor külső tőke bevonásával megkezdődött a szénbányászat, majd pedig az 1950-es években az uránbányászat. Az ideológiai okokból már az '50-es években felszámolt orgonaépítést kivéve, minden iparág a '80-as évek körül érte el a termelésének a csúcspontját, de a bányászat fejlődése ekkor már lelassult, termelése csökkent.

Az 1972–73-ban folyó vizsgálat hívta fel a figyelmet arra, hogy Pécs ipari szerkezete egyoldalú és sérülékeny. Ennek a hatására kezdődött el a híradástechnika fejlesztése (MEH Labor) és a Tungsram-beruházás, amelyek a már elhatalmasodó gazdasági nehézségek miatt teljes körűen nem valósultak meg. Ezzel a szerkezettel érte meg Pécs a rendszerváltást, amelynek hatására a szén- és uránbányákat bezárták, megszűnt a bőr- és keményítőgyártás, a porcelán-, pezsgő-, sör-, baromfifeldolgozó-, húsipar, kesztyűgyártás, építőipar a korábbi töredékére zsugorodott. Csupán az építőanyag- (cement) és dohányipar, valamint a korábban sem jelentős gépipar tudta növelni a teljesítményét. A Nokia megjelenése ugyan megcsillantotta a korszerű ipari szerkezetváltás reményét, az elektronikai ipar kiemelt fej-

lesztését, de a Nokia elköltözése, majd pedig a helyére jött Elcoteq csődjé rövid időn belül lehűtötte a korábbi várakozásokat, mert az utódszervezetek 100–200 fős középvállalatok, lényegében összeszerelő üzemek, az 5–7 ezer embert foglalkoztató világcégekkel szemben. A város gazdasági életében a költségvetési szervezatként működő Pécsi Tudományegyetem lett a meghatározó.

3. A gazdaságfejlesztés tapasztalatai

Ipar

A régió gazdasági múltja és jelene is azt igazolja, hogy jelentős külső hazai és nemzetközi vállalkozási tőke bevonására nem képes. *Az országba 2010-ig bejött külföldi tőkének csupán 1,1%-a került a régióba.* A privatizálással megjelenő külföldi tőke is a már meglévő termelő tevékenységekbe települt be jobb esetben fenntartva, tovább fejlesztve azt (pl. a Flextonics Tabon és Kaposváron), azonban térségi szinten jelentős szerkezetváltást kis mérete, differenciált szerkezete szétaprózottsága miatt nem tudott kiváltani. Erre az elektronikai ipar terén a Flextonics és a Nokia-Elcoteq egyidejű betelepődése nyújtott reményt, azonban ezt az elmúlt évek válsága megszüntette (3. táblázat).

3. táblázat. Külföldi tőke részesedése a Dél-Dunántúlon Magyarország százalékában

Megnevezés	1995	2010
Külföldi érdekeltségű vállalkozások aránya	7,2%	4,1%
Külföldi tőkeösszeg aránya	3,8%	1,1%
Egy lakosra jutó külföldi tőkeösszeg aránya	39,0%	12,0%
Egy vállalkozásra jutó tőkeösszeg aránya		25%

Forrás: Külföldi tőkebefektetések alakulása Dél-Dunántúlon.
Területi Statisztikai Tükör. KSH VI. évf. 55. sz. 2012. augusztus 2.

A régióba betelepülő külföldi vállalkozások döntő többsége az olcsóbb termelési lehetőséget kereső kisvállalat. *A betelepülés erősen véletlenszerű, spontán jellegű, előre nem tervezett, nem irányított.* A régió nagyobb városaiban szinte mindenütt kialakították a vállalkozási tőke fogadására alkalmas ipari parkokat, azonban többségük csaknem üres, mert a külső tőke telephely választása többnyire néhány városra, illetve kistérségre koncentrálódik. A beruházások célterületei Pécs és Kaposvár–Dombóvár, valamint a Balaton mellett Marcali és Siófok térsége, az M6-os mentén Dunaföldvár–Tolna–Szekszárd–Bóly–Mohács, továbbá pontszerűen Tab és Villány. A régióba betelepült néhány új gyártási technológiát hozó vállalat is (Nabi buszgyártás – Kaposvár, takarmánykoncentrátum-gyártás – Kaposvár, állateledel-gyártás – Dombóvár, bőrtermékek gyártása – Szekszárd), azonban ezek foglalkoztatása korlátozott, tevékenységük nem kapcsolódik szervesen a korábban is meglévő tevékenységekhez.

Ha figyelembe vesszük az elmúlt időszak legnagyobb termelő beruházásait (Paksi Atomerőmű fejlesztése, bátaapáti atomhulladék lerakó, Pannon Power pécsi biomassza erőműve, királyegyházai cement és mészmű) és a megvalósulás stádiumában lévőket (dunaföldvári és mohácsi etanolüzem), valamint a tervezetteket (bodai I-II. osztályú atomhulladék-lerakó, Paksi Atomerőmű 2000 MW-os fejlesztése, 2*300 MW-os szénerőmű építése, valamint az uránérc kitermelésének megkezdése), akkor látható azok változatlanul a régió bányakincsének, *természeti adottságainak (bátai gránit, bodai aleurit) hasznosítását, valamint a mezőgazdasági termékek feldolgozását tűzik ki célul és sokkal kevésbé ve-*

szik figyelembe azt az adottságot, amelyet a térség emberi erőforrása jelent. A tervezett fejlesztések bizonytalanságát növeli, hogy az minden esetben független a régió gazdaságától, külső (külföldi vagy központi) beruházás függvénye.

Külső tőke hiányában a régió fejlődésének alapját a korábbi időszakokhoz hasonlóan az jelenheti, hogy milyen mértékben képes hasznosítani az adottságait és mennyi központi forrás bevonására képes.

Agrárgazdaság

A térség egyik legfontosabb adottságát az agrárpotenciál jelenti, amelynek kihasználása nem haladja meg az 50%-ot. A kialakult gazdaságszerkezet mellett a mezőgazdaság fejlődésére az üzemek nagy száma, tőkeszegénysége, alacsony színvonalú technikai ellátottsága, nem kevésbé az üzemvezetés nem kielégítő képzettsége, valamint a kooperációs készség alacsony színvonala miatt nem lehet számítani. Nem teszi azt lehetővé a kor szakmai követelményeit figyelmen kívül hagyó agrárpolitika alkalmazása sem. Ennek az eredménye az állattenyésztés és állati termék termelés visszaesése és a növénytermesztés alacsony és ingadozó hozama. Biztos árualapot a terület közel 90%-án termelt gabonafélék és olajmagvak jelentenek. Mind a két gazdasági növénycsoport esetében a térség termelése országosan kiemelkedő, mert itt termelik meg a kukorica 25%-át, az olajmagvaknak pedig 15%-át. Ennek hasznosítására épülnek Dunaföldváron, Mohácson és Dombóváron az etanol üzemek.

A zöldség- és gyümölcstermelés jelenlegi mérete, üzemi szerkezete jelentősebb feldolgozó üzemek nyersanyag-ellátását nem biztosítja, pedig az állattenyésztés fejlesztése mellett az iparihiányos agrártérségek esetében ez nyújtana lehetőséget leginkább a foglalkoztatás javítására

A szőlő- és bortermelés alakulása ellentmondásos, de egyetlen meghatározó agrárágazat, amelyben nagyon pozitív jelek is fellelhetők. A szőlő- és bortermelés erősen a történelmi borvidékekre koncentrálódik és az azon kívül eső területeken az ún. falusi szőlőhegyek műveletlenül maradnak. A borvidékeken viszont kialakul méretében egy többlépcsős üzemi szerkezet, olyan üzemekkel, amelyek a minőségi szőlő- és bortermelés teljes vertikumát ki tudják építeni egészen a közvetlen vendégfogadás és szállodai szolgáltatások nyújtásáig. Ez a térségi koncentrációs folyamat országos mértékben a szőlőterületek 40%-os és bortermelés 30%-os csökkenését eredményezte. Ez a csökkenés, bár kisebb mértékben (szőlőterület 30%-kal, a szőlőhozam 6%-kal mérséklődött) végbement a régióban is, de elsősorban Villány térségében a szőlő- és bortermelésben olyan tőkekoncentráció jött létre (terület és technológia bővülése), amely a város és térsége gazdasági fejlődését biztosította és Villányt a bor városává tette. A fejlődés alapján a vörösbor divatja és az egyedülálló termőhelyi adottság jelentette, amely jelentős ágazaton kívüli tőkét vonzott. Kialakult egy 100 ha feletti nagyüzemekből (Csányi pincészet, Szársomlyó Kft.) és 20–60 ha-os középüzemekből (Tiffán, Bock, Gere, Vylyan, Wunderlicht stb. pincészet) álló szerkezet, amely a teljes ágazat komplex fejlesztésére képes és amely a kistermelés termelési feleslegét is fogadni tudja. Termelése már elég nagy, minősége pedig már elismert ahhoz, hogy az áruházlancok, vinotékák, benzinkutak, borozók árukínálatában egyaránt megjelenjen és a közvetlen értékesítésnek, a helyi vendégfogadásnak az alapját képezze. Ebből adódik, hogy Baranya megye szőlő- és bortermelése 30%-kal meghaladja a rendszerváltás előtti időszak termelését. Kissé megkéskve, de hasonló fejlődés indult el Szekszárd térségében is. A fehérboros borvidékek ebben a versenyben hátránnyal indultak, de várható, hogy a fogyasztói ízlés változása a térségüket is dinamizálni tudja, de Villány fejlődését bizonyára egyikben sem tudják megismételni.

A régió idegenforgalma

A régió turisztikai központjai a Balaton, Pécs és környéke, Harkány–Siklós–Villány, majd pontszerűen a megyeszékhelyek (Kaposvár, Szekszárd) és a gyógyfürdők (pl. Dombóvár, Igal, Szigetvár stb.). Minden megye, és a nagyobb települések gazdaságfejlesztési tervében az idegenforgalom kiemelt szerepet játszik. A régió első számú turisztikai desztinációja a Balaton. A Balaton népszerűsége a rendszerváltás után jelentősen csökkent. A külföldi vendégek számának visszaesését napjainkig nem sikerült megállítani, a hazai lakosság is csak az elmúlt évek gazdasági visszaesésének, a közlekedési költségek drasztikus növekedésének hatására fordult ismét a Balaton felé. A rövid, csupán 2 hónapra szűkült idegenforgalmi szezont az elmúlt időszak jelentős beruházásai sem tudták meghosszabbítani és azok idényszerű kihasználása mind a befektetett tőke megtérülését, mind pedig a helyi lakosság folyamatos foglalkoztatását nem tudja megoldani. A balatoni idegenforgalom így már két évtizede kritikus helyzetben van.

Pécs és környéke (Komló–Sikonda, Orfű) a vidéki nagyvárosok látogatottságában hosszú időn keresztül őrizte a vezető szerepét. Ez a kedvező helyzete, a látogatottság 2002-től bekövetkezett csökkenése miatt folyamatosan romlik. A visszaesést a 2010-es év elején a kulturális fővárosi programok ugyan megtörték, de a végrehajtott kiemelkedő beruházások ellenére azt követően a vendégforgalom továbbra is csökkenő tendenciát mutat. Ennek az egyik meghatározó oka a turisztikai kínálat egyoldalúsága (kulturális turizmus), és a kiegészítő fürdőturizmus jelentőségének az elhanyagolása. Ma már Pécs az egyetlen hazai nagyváros, amelynek nincs meleg vizes fürdője és nem tesz jót a város idegenforgalmának az sem, hogy a hideg vizes élményfürdő sem Pécsen, hanem Orfűn épült meg.

Az ország egyik legjobb turisztikai adottságú térsége a Harkány–Siklós–Villány térség, amely egyszerre a gyógy-, wellness-, a bor-, vallási-, történelmi-, vadász- stb. turizmus egyik fontos területe lehet. Siklós és Villány idegenforgalmi beruházásai ugyan jelentősen növelték a látogatók számát, de nem tudták ellensúlyozni Harkány látogatottságának a csökkenését, amely egyértelműen az elmaradt fejlesztések következménye.

Nagyon sok település idegenforgalmának növekedését a termálvízre alapozott fürdő beruházásoktól várta. A régióban jelenleg 24 különböző színvonalon kiépített termálfürdő található. A fürdők sűrűsége a látogatók számához képest már olyan nagy, hogy kifejezetten konkurenciát jelentenek egymás számára, és azokon a kisebb településeken, ahol a lakosság létszáma egy fürdő fenntartását nem indokolja, komoly működési nehézségekkel küzdenek. Annak ellenére, hogy egyre több helyen a fürdőt szállodával és egészségügyi ellátással is kiegészítik, nyilvánvalóvá vált, hogy ezek iránt a kereslet csak a közvetlen környezetükben jelenik meg, más régiókból, illetve külföldről nem tudnak nagy számban vendégeket vonzani. Ezek közül az egyetlen kivételt Harkány jelenti, amelynek egyedülálló gyógyvize erre képes lenne, de az elmaradt fejlesztések miatt a szolgáltatásainak színvonala már elmarad nem csak az ország vezető fürdőitől, de a térségben megépült, inkább helyi jelentőségű fürdőkétől is.

A Balaton probléma

A balatoni idegenforgalom a Balaton és környezete nyújtotta szolgáltatások legfőbb gazdasági hasznosítója. A Balaton azonban ennél több, hazánk legjelentősebb vízbázisa, a hazai élővilág meghatározó élőhelye. Kulcskérdés ezért a Balaton vízminősége, amely minden hasznosítási formának az alapja. Ezzel szembe a tó helyzetét mindig gazdasági szempontból kívánják megítélni aszerint, hogy elegendő víz van benne vagy sem, és ebből a szempontból az lenne a kívánatos, hogy folyamatosan 110 cm-es vízszintet mérhetnének. A másik véglet,

hogy a Balatont és közvetlen környezetét természetes tájnak tekintik, ahol minden beavatkozás, kotrás, iszaplerakás, nádvágás lehetetlen. Minden tónak az a sorsa, hogy előbb-utóbb feltöltődik. A Balatont külön veszélyezteti az, hogy a környezete intenzív mezőgazdasági művelés alatt áll. Ezért erózióval és deflációval sok hordalék kerül a mederbe, ami nem csak feltöltődését, de eutrofizációt okozó tápanyag-feldúsulását is eredményezheti.

Az MTA már a '70-es években megfogalmazta azokat az irányelveket, amelyek a tó védelmét szolgálják. Ennek az a lényege, hogy a víz minősége csak akkor javítható, ha megakadályozzuk, hogy további szennyező anyagok kerüljenek a tóba és a bejutott szennyezés jelentős részét eltávolítjuk. Ennek érdekében minden víz csak előüleptítéssel (víztározók, köztük a Kis-Balaton) és tisztítással (III. fokozatú szennyvíztisztítók) kerülhet a tóba, a már bekerült iszapot pedig folyamatos kotrással el kell távolítani. A Balatonba futó vízfolyások hordalékmenységét pedig a meredek patak völgyek erdősítésével, fásításával csökkenteni kell. Az időközben nagy beruházással elkészült víztározók, üleptők, közte a Kis-Balaton is feltöltődtek, így nem töltik be a funkciójukat és ez azt eredményezte, hogy a Balaton feliszapolódott. Ezzel egyidejűleg a természetvédelem akadályozza a kotrást, az iszap part menti lerakását, a nád aratását, de egyáltalán nem szorgalmazza az erdőterületek növelését. A lényeg az, hogy a természetvédelem a Balatont és környezetét természetvédelmi területként, természetes állapotában kívánja láttatni, holott a Balaton 1863 (siófoki zsilip építése) óta már nem természetes tó, hiszen felerészt kőfallal körülvett víz mennyiségét már az ember szabályozza, így az legfeljebb természetszerű állapotú lehet, amelynél az ember folyamatos beavatkozása elkerülhetetlen.

Így valójában nem a haszonelvűség alapján legtöbbet hangoztatott időszakos vízcsökkenés jelenti az alapvető problémát, mert a Balaton nem egy kád és minden tónál a csapadéktól függő vízszint-ingadozás természetes jelenség. A szélsőséges vízszint-ingadozás csökkentésének az alapja a Balaton esetében a Sió-csatorna rendezése, ami biztosítaná azt, hogy a zsilipek kapacitásának megfelelő vízmennyiséget baj nélkül le tudja vezetni. Ezáltal biztonságosabban tartható lenne a kívánt vízszint, és nem kellene tartani attól, hogy egy esős nyáron a Balaton kiönt. Ezzel egyidejűleg meg kellene oldani a vízüleptők és előtározók (pl. Kis-Balaton) tisztítását és a meder kotrását. Az utóbbi azért lenne fontos, mert a Balaton idegenforgalmát elsősorban nem a vízszint, hanem a strandok talajának a minősége befolyásolja.

A Balaton sorsát alapvetően érinti, hogy mind az önkormányzatok, mind a vállalatok és magánszemélyek egyszerűen a haszonszerzés forrásának tekintik és nem egy olyan természeti ajándéknak, amelynek megőrzése érdekében áldozatokat is kell hozni. Ez a szemlélet eredményezte azt, hogy a Balaton-partot körbeparcellázták és lekerítették, de azt is, hogy a turizmus fejlesztésére biztosított központi forrásokat nem koncentráltan használták fel, hanem települések között szétosztogatva igénytelen módon párhuzamos fejlesztések valósultak meg, amelyek azt a komplex szolgáltatást nem tudják nyújtani, amit egy igényes turista elvárt volna tőlük. Ez az alapvető oka annak, hogy a vendégek a Balatont a nyújtott szolgáltatásokhoz képest drágának tartják.

Nagy tévedése volt a balatoni idegenforgalom szervezésének az, hogy a tavat egy világra szóló desztinációként kívánta eladni, holott nem az. A Balatonnak, mind Európa közepén fekvő, sekély vizű tónak az értékét a különböző korosztályok számára a kitűnő vízminősége és a biztonságot, nyugalmat árasztó, harmonikus környezete jelenti, ahol a pihenés és a rekreáció feltételei minden tekintetben adottak. Ennek megfelelően, a vendégek igényeinek figyelembevételével kellene megszervezni és összehangolni a különböző programokat. Mivel az elmúlt években sok jelentős beruházást (szállodák, campingek, vitorláziskötők, melegvízű fürdők) hajtottak végre a vendéglátás sikere sokkal inkább a szervezésen múlik, mint az anyagi eszközök hiányán. A szervezésnek nemcsak helyi adottságokra, hanem a Dél-Dunántúl adottságaira kellene támaszkodnia (pl. Pécs).

A közlekedés feltételeinek javítása

Ahhoz, hogy a régió alapvetően belső erőforrásaira támaszkodó korlátozott fejlesztési lehetőségeit ki tudja használni, feltétlenül szükség van a térség belső és külső közlekedési feltételeinek a javítására. A Dél-Dunántúl jelenleg két autópályával és vasúti fővonallal kapcsolódik a központi régióhoz. A Budapest–Székesfehérvár–Siófok–Nagykanizsa–Munkács–Zágráb–Trieszt közötti forgalmat, Magyarországon pedig a balatoni személy- és teherforgalmat bonyolítja le, ez a régió legforgalmasabb szakasza. A másik fővonal és a hozzácsatlakozó mellékvonalak már feltárják a térség jelentős részét. A Budapest–Dombóvár–Pécs–Magyarbóly vonal az V/C TEN folyosó része, jelenleg marginális gazdasági jelentőségű boszniai térség felé teremt kapcsolatot. A Dombóvár–Kaposvár–Gyékényes irányú leágazása Horvátországba, illetve az adriai térségbe irányuló V/B TEN folyosó része, a nemzetközi személyforgalom lebonyolítója. Mindegyik fővonalon a személy- és teherforgalom csökkenése figyelhető meg, amelynek egyszerre lehet oka a vonalak által biztosított gazdasági kapcsolatok jelentőségének a mérséklődése és a szolgáltatások minőségének a romlása.

A vasúti áru- és személyforgalom csökkenése miatt, a korábban sűrű mellékvonalak hálózatának egyre több szakaszán szűnt meg a forgalom ideiglenesen vagy véglegesen. A vasúthálózat fejlesztése nem újabb pályák építését, hanem a meglévő pályák és járműállomány korszerűsítését tenné szükségessé nemcsak a fővonalakon, hanem a nagyobb forgalmi jelentőségű mellékvonalakon is (Szentlőrinc–Barcs–Gyékényes, Kaposvár–Fonyód, Sárboárd–Bátaszék). A térségben egyetlen kettős vágányú pályaszakasz sincs, de ezt a forgalom nagysága nem is indokolja, kivéve Pécs közvetlen környezetében, ahol a Pécs–Szentlőrinc vonal az elővárosi vasút részét alkothatná. A vasúti fővonalak, a Pécs–Magyarbóly kivételével, villamosítottak. A vasúti pálya rekonstrukcióval, egyidejűleg annak részeként a forgalmasabb mellékvonalak villamosítását (pl. Szentlőrinc–Gyékényes, Kaposvár–Fonyód) is meg kellene oldani.

A fővárosból a régió közúti elérhetőségét lényegesen javította a V/B TEN folyosó részét képező M7-es, valamint a V/C folyosó részét képező M6-os autópálya megépítése. Az autópályák azonban a régió északi-, illetve keleti határán haladnak, nem tárják fel a térséget. Jórészt ezzel magyarázható az M6-os és M60-as autópálya alacsony forgalma, amit a pályák továbbépítésével (Mohács–Pélmonostor, illetve Pécs–Barcs), illetve a jobb térségi kapcsolatok kialakításával lehetne bővíteni (mohácsi híd). A régió alapvető közlekedési problémája, hogy

- rossz a kapcsolata más régiókkal (Pécs–Szeged, Pécs–Nagykanizsa),
- régión belül a nagyobb alközpontok között (Pécs–Kaposvár, Kaposvár–Szekszárd) szintén körülményes a kapcsolat,
- az alapvetően észak–dél irányú mellékutak között hiányoznak a horizontális kapcsolatok, ami a forgalmi költségeket jelentősen növeli és felesleges kerülőutak megtételét kényszeríti ki,
- zsáktelepülések nagy száma lefékezi és drágítja a vidéki emberek mobilitását, rontja a lakóhelyükön az életkilátásokat.

A régió szomszéd régiókkal való kapcsolatát rontja, hogy Baja és a határ közötti 60 km-es Duna szakaszon egyetlen híd sem épült. Ennek hiányát a tervezett M9-es sem tudja pótolni. A mohácsi híd Pécs–Szeged és Baranya és Bácska közötti kapcsolatok javulását tenné lehetővé, amelynek jelentős térségi gazdasági hatása lenne és az M6-os kihasználtságát is lényegesen javítani tudná, a Duna autópálya hiányos bal partjáról a forgalmat a jobb partra vonzaná át. Az észak-dunántúli régiókkal szervezettebb kapcsolatát biztosítaná az is, ha Fonyód és Badacsony között tervezett második kompátkelőhely megvalósulna.

A régió központi városai közül a Pécs–Szekszárd közötti közúti kapcsolat rendezett. A Kaposvár–Szekszárd közötti közvetlen kapcsolat megteremtése Dombóvár és Szekszárd közötti új út építését tenné szükségessé, akár 9-es autópálya (autóút) részleges megépítésével. Pécs és Kaposvár közötti kapcsolatainak javítása is feltétlenül szükségessé tenné a meglévő utak rekonstrukcióját, esetleg új nyomvonalon futó út építését. A határ menti térség, az Ormánság feltárását segítené elő a Balatonszemes–Kaposvár–Szigetvár út Sellye irányú meghosszabbítása és Drávaszóra térségében egy új drávai közúti híd létesítése.

A régióon belül az egyes kistérségi központok közötti közvetlen kapcsolat is hiányos. Az észak-déli irányú másodrendű főutak között nagy térségekben nincs kapcsolat. Különösen fontos lenne a Marcali–Tab, illetve a tervezett Marcali–Nagykönyi, valamint a Paks–Tamási út megépítése.

Ezek az utak már nagyobb kiterjedésű elzárt térségeket tárnának fel, de az észak-dél irányú másodrendű utak között a falusi összekötő utak építésével az egész régióban meg kellene teremteni a közvetlen kapcsolattartás lehetőségét. Ez oldaná azt a helyzetet is, hogy a régióban 170 település, a települések 26%-a még mindig zsáktelepülés. Ezt a célt szolgálná a megye határok melletti települések közötti közúti kapcsolatok megteremtése is.

A régió közlekedési helyzetének a javítását megnehezíti az, hogy az M6-os autópályának az országhatárig terjedő szakaszának, valamint a mamut beruházást igénylő és belátható ideig nem reális M9-esnek megépítését kivéve, *a régióban folyó közlekedési beruházások a magyar gazdaságra meghatározó jelentőségű hatást nem tudnának gyakorolni.* Fejlesztések nélkül viszont a régió egészének és főleg egyes térségeinek a leszakadását nem lehet megállítani és jelentős számú település kiürülése várhatóan emiatt is tovább folytatódik. A nagyszabású fejlesztéseket kérdésessé teszi az is, hogy a várható forgalmi igények azt mennyire indokolják. Az M60-as autópálya jelenleg szerencsétlen módon Pécsre vezet be az átmenő forgalmat, amit rövid időn belül korrigálni kell, de kérdés az, hogy azt az autópálya vagy autóút Barcsig, esetleg csak Szentlőrincig tartó meghosszabbításával, vagy a 6-os főút rekonstrukciójával kell-e megoldani a közút fejlesztését.

Egy régió fejlődése ma már polgári közforgalmi repülőtér nélkül nehezen képzelhető el. A térség nagy problémája, hogy sehol sem alakult ki olyan méretű lakossági és gazdasági koncentráció, amelyben a fizetőképes kereslet egy polgári repülőtér folyamatos működését lehetővé tenné. Ezért akadt meg a pécsi repülőtér fejlesztése is, és ez az akadálya annak is, hogy a térség számára jó központi fekvésű taszári repülőtér logisztikai célú kihasználása megvalósuljon. A taszári repülőtérnek nemzetközi logisztikai bázisként történő működtetését gátolja az, hogy nem egy prosperáló nagyváros közelében, hanem egy gazdasági árnyéktérségben helyezkedik el. Regionális szempontból jelentős még a síófoki (balatonkiliti) repülőtér, de a jelenleg kiségek fogadására alkalmas repülőtér továbbfejlesztése a sármelléki repülőtér működtetését kérdőjelezné meg úgy, hogy egyidejűleg mindkettő gazdaságtalanná és fenntarthatatlanná válna.

A helyzetet megnehezíti, hogy eltérőek a régiót alkotó megyék érdekei is. Somogy megye első számú céljának a Kaposvár–Balatonszemes közötti autóút kiépítését tekinti, de nem tartja olyan fontosnak az elsősorban pécsiek által használt Pécs–Kaposvár közötti út fejlesztését. Tolna és Somogy megye által leginkább támogatott, a közeljövőben nem várható, M9-es autópálya beruházása lenne. Tolna megyének egyáltalán nem áll érdekében a mohácsi híd megépítésével egy közvetlen Pécs–bácskai–szegedi kapcsolat megtermése, mert ez idáig Tolna megyének a három Duna hídjával elért privilegizált helyzetét szüntetné meg. A horvát határ menti kapcsolatok fejlesztése is elsősorban csak a közvetlenül érintett Somogy, illetve Baranya megyei kistérségek fejlődését segítené elő.

4. A szomszédos régiók hatása

A régió fejlődését nem segíti a szomszéd régiók átsugárzó gazdasági hatása sem, mert az iparosodott észak-dunántúli régiók Dél-Dunántúllal határos térségei is erősen rurális jellegűek és még olyan kiváló gazdasági-közlekedésföldrajzi helyzetben lévő város, mint Nagykanizsa sem volt képes a szocialista ipar összeomlása után a fejlődését biztosító termelői tőke vonzására. A Dél-dunántúli régió gazdasági kapcsolattartásra képes déli részét pedig a Duna határolja el a Dél-alföldi régiótól.

A 355 km hosszú horvát határ menti térség a határ mindkét oldalán közös történelmi sorson osztozott, egy erősen rurális jellegű, tényleges központ nélküli, városhiányos, leszakadó térség, amely kölcsönösen képtelen egymás fejlődésének dinamizálására. Nem segíti azt elő a vasúti (Letenye és Magyarbóly), valamint a közúti (Letenye, Berzence, Barcs, Drávaszabolcs, Udvar) határátkelőhelyek alacsony száma sem. Eddig egyetlen, a politikai hatások miatt időszakosan megszakadt, de újjá éledt gazdasági kapcsolatot a két régió között az jelenti, hogy a dél-dunántúli termelés biztosítja a horvát határ menti cukorgyárak nyersanyag szükségletének egy részét. A kapcsolat jelentőségét az mutatja leginkább, hogy Jugoszlávia szétesése és Horvátország létrejötte után ez a kapcsolat újjáéledt. Nem volt ilyen szerencsés a határ menti kiskereskedelmi forgalom, a bevásárló turizmus, amely azt jelentette, hogy a '60-as és '70-es években a jugoszláv árubőség a magyar vásárlókat, majd a '80-as, '90-es években a kedvezőbb magyar árak a horvát vásárlókat vonzották, de napjainkra az áru kínálatban és árakban az eltérések már nem lényegesek. Érvényesül viszont még a határ menti termálfürdők vendégvonzó hatása, amely Harkányban, Siklósra, Barcsra és Csokonavisontán figyelhető meg leginkább.

Annak ellenére, hogy döntő átsugárzó gazdasági hatás a határ mentén a jövőben sem várható, de hogy egyáltalán a gazdasági fejlődés feltételei létrejöhessenek, ahhoz az átkelőhelyek számát növelni kellene. Új határátkelőt jelentene az M6-os ivándárdai kilépése, a tervezett szigetvári-sellyei út folytatásaként Drávaszabó térségében megépítésre kerülő új közúti híd, valamint a berzencei határátkelő kiépítése, a vasúti átkelők számát pedig a Barcs–Virovitica (Verőce) közötti sínpálya újjáépítése növelné. Így is csupán több mint 100 km-ként lenne egy vasúti és a jelenlegi 60 km mellett 50 km-enként lenne egy közúti határátkelő. A barcsi és a berzencei (Gola) határátkelőhelyek fejlesztését azzal is indokolják, hogy a horvát autópályák ezeken a pontokon érik el a határt, és a magyar oldalon legalább főúti kapcsolatuk legyen.

A térségi fejlesztési tervekben szerepel a Dráván új kompátkelőhelyek létesítése Vejti és Vízvár térségében, de kérdés, hogy a gazdaságos működtetés feltételeit mennyire lehetne biztosítani.

5. A régiót alkotó megyék főbb jellemzői

Baranya megye

A gazdasági átalakulás legnagyobb vesztese Baranya megye és Pécs térsége. A megszűnt, illetve visszafejlődött iparágakat – főleg az Elcoteq csődje után – a betelepült kis- és középvállalatok nem tudják pótolni és ennek az egész megyét érintő kedvezőtlen foglalkoztatási hatása van. A mezőgazdaság átalakulása magán viseli azokat a negatív jegyeket, amelyek az országban tapasztalhatók, de annál kisebb mértékben, mert jobban meg tudta őrizni az állatállományát és a lecsökkent sertésállománya még mindig országosan is kiemelkedő. Egyértelműen sikeresnek tekinthető a Villányi borvidék fejlődése.

A megye gazdasági fejlődését Pécs és térsége alapvetően meghatározta. Pécs stratégiai

terve az egyetem bázisán az egészségipar, a kulturális ipar és a környezeti ipar fejlesztését tűzte ki célul, összekapcsolva azt az idegenforgalom fejlesztésével. Az egészségipar és kulturális ipar feltételei a klinika rekonstrukciójával, a Science Building építésével, a kulturális főváros keretében létrehozott létesítményekkel létrejöttek, de ehhez termelő ipar nem kapcsolódik, és az idegenforgalom jelentős fejlődését sem tudta elérni. A környezeti ipar esetében szintén vannak eredmények, hiszen Pécsen működik az ország legnagyobb biomassza erőműve, több elismert komplett tervezési, beruházási feladatok megoldására képes mérnökiroda jött létre, de tömeggyártás hiányában ezek a magasan kvalifikált szakembereket igénylő tevékenységek nem képesek tömeges foglalkoztatást nyújtani. Hasonló a helyzet az előzőeket is átfogó kreatív ipar esetében (pl. építőmérnöki irodák, design stb.) amelyek csak egy prosperáló gazdaság esetén tudnak jól működni.

Baranya megye ipari szerkezete, megvalósult nagy beruházásai, valamint a tervezett beruházások azt bizonyítják, hogy az változatlanul vagy a nyersanyagforrások kitermelésére (a két cementmű az ország cementtermelésének kb. 60%-át jelenti, szén- és uránbányászat) vagy pedig az agrárnyersanyagok feldolgozására épül (pl. biomassza erőmű, mohácsi etanol üzem, a 40%-os piaci részesedéssel rendelkező Pécsi Dohánygyár). Összefoglalóan a megye nem képes nagy foglalkoztatást biztosító korszerű ipari termelés vonzására, és a kis számban betelepülő középüzemek is vagy az M6-os (Bóly, Mohács), vagy pedig Pécs térségében telepednek le, a megye többi részébe csak kevesen jutnak el. Ennek a következménye az, hogy a megye 9 kistérsége közül a Pécsit kivéve mind hátrányos helyzetű, és ezek közül három (Sellyei, Szigetvári és Sásdi kistérség) az ország leghátrányosabb kistérségei közé tartozik. A megye gazdasági nehézségét jól tükrözi az, hogy az elmúlt években radikálisan csökkent az 500 legnagyobb árbevételű és nyereségű vállalatok között szereplő vállalatok száma (4. táblázat).

4. táblázat. Az 500 toplistán szereplő vállalatok száma

Megnevezés	Árbevétel alapján		Adózott eredmény alapján	
	2006*	2010***	2006**	2010****
Baranya	8	5	12	4
Somogy	6	9	3	6
Tolna	2	5	2	4
Dél-Dunántúl	17	19	17	14

Forrás:

*Az 500 legnagyobb árbevételű hazai cég. HVG. 1. sz. 2008. I. 5. 52–59. o.

** Az 500 legnagyobb nyereségű hazai cég. HVG. 2. sz. 2008. I. 12. 54–60. o.

*** Az 500 legnagyobb árbevételű hazai cég. HVG. 40. sz. 2011. X. 18. 54–63. o.

**** Az 500 legnagyobb nyereségű hazai cég. HVG. 41. sz. 2011. X. 15. 56–65. o.

Somogy megye

A régió legnagyobb területű, legkisebb népsűrűségű, jelentős térségeiben csak hiányos városi funkciókkal rendelkező központokkal bíró megyéje. Alacsony ipari termelését elfedi az elektronikai ágazatban kiemelkedő teljesítményt nyújtó Flextonics cég két gyáregységének a teljesítménye. A megye ipari termelését az elektronikai ipar határozza meg és a régió ipari exportjának mintegy 80%-át adja. Az ipar elsősorban Kaposváron és logisztikailag kedvező adottságú Siófok térségében, valamint néhány kisvárosban (Tab, Nagyatád) koncentrálódik. Az országos jelentőségű árbevétellel rendelkező nagyvállalatok közül három Kaposváron, öt pedig Siófokon működik, köztük a régió két legnagyobb építőipari vállalata is. Siófok kiemelkedően jó gazdasági pozícióját (ipari, logisztikai, idegenforgalmi) jól

tükrözi az, hogy az elmúlt 20 évben Dél-Dunántúl jelentősebb városai közül egyedül tudta növelni a lakosainak a számát.

A megye gazdaságában fontos szerepet tölt be az idegenforgalom. A Balaton a régió legjelentősebb, az országnak pedig a második legjelentősebb turisztikai térsége, amely a megye idegenforgalmának 90%-át bonyolítja le. A rendszerváltás óta gazdaságilag problematikus terület, mert kikerült a nemzetközi és a hazai turizmus kiemelt célterületei közül.

Az agrártermelési adottságai a talajok gyengébb minősége miatt a másik két megyénél rosszabbak. Szántóföldi növénytermelését a gabonafélék (főleg a kukorica) és az olajos növények szélsőségesen magas aránya jellemzi. Hagyományosan a régió legnagyobb kertészeti kultúrával rendelkező megyéje. A régió zöldségtermelésének 40, a gyümölcsstermelésének 60, a szőlőtermelésének pedig közel 40%-át Somogy megye adja. A termelés a korábbi nagyüzemi ültetvényeken folyik, határozottan csökkenő tendenciával. A megye állattenyésztése visszafejlődik, az állatállomány gyors ütemben csökken. A megye nagy gazdasági és környezeti értéke a magas fokú, a közel 35%-os erdősültsége.

Az élelmiszeripar változatlanul jelentős. A megye meg tudta őrizni a húsipari kapacitását, és az országban egyedülállóan a cukorgyártását, valamint Siófokon a gyümölcsle-gyártását.

A megye 10 kistérsége közül négy (Barcsi, Csurgói, Kadarkúti és Lengyeltóti kistérség) az ország leghátrányosabb helyzetű kistérségei közé tartozik, az országos átlagnál kedvezőbb fejlettséget csak a három Balaton-parti kistérség (Siófoki, Balatonföldvári és Fonyódi) ér el.

A régióban az egységes fejlesztési szemlélet kialakítására mindig hátrányosan hatott az a szemlélet, amely Kaposvár helyzetét Pécs versenytársaként kívánta pozícionálni. Ez a káros jelenség a legújabb Somogy megyei fejlesztési koncepcióban⁴ is érvényesül, amelyre „Kaposvár legyen Dél-Dunántúl logisztikai központja”, illetve „Kaposvár legyen a művészet, a kultúra regionális fővárosa” fejlesztési célkitűzések is utalnak.

Tolna megye

A Paksi atomerőműnek köszönhetően a régió jelenleg legnagyobb 1 főre jutó GDP-t termelő megyéje Tolna megye, mégis ebben a megyében a leggyorsabb a népesség csökkenés és az elvándorlás. A megye gazdasági bajait elfedi az ország egyetlen atomerőművének, a legnagyobb magyar villamos erőműnek a teljesítménye, amely a megye ipari termelési értékének közel 70%-át termeli meg, de a régió energiatermelésének is 70%-át állítja elő. Gyorsabb gazdasági fejlődés csak a Duna és egyben az M6-os menti településeken, a Dunaföldvár–Paks–Tolna–Szekszárd–Bátaszék tengely vonalában, valamint a Kaposvár–Dombóvár ipari tengely mentén tapasztalható. Pozitív változást jelent, hogy az elmúlt években nőtt az országosan kiemelkedő teljesítményt nyújtó vállalatok száma. Tolna megye az ország legjobb mezőgazdasági adottságú, történelmileg is kiemelkedő állattenyésztési hagyományokkal rendelkező megyéje. A mezőgazdasági tulajdonosi szerkezet átalakítása az állattenyésztés radikális csökkenésével járt. Ez azért is feltűnő, mert a régió egyetlen országosan is jelentős tejipari vállalata, a Tolna tej Szekszárdon működik. A megye kiváló agrártermelési adottságait csak a vetésterület közel 90%-át elfoglaló gabona- és olajosmag-termelés kiemelkedő hozamai tükrözik, de ezzel egyidejűleg a zöldség- és gyümölcsstermelés visszaszorult. A mezőgazdaság átalakulása egy sematikus növénytermelési szerkezetet és alacsony színvonalú foglalkoztatást eredményezett.

A megyében készült termékek döntő többsége belső fogyasztásra kerül, az export teljesítmény nem meghatározó. A megye 5 kistérsége közül az egyébként jó mezőgazdasági termelési adottságokkal rendelkező Tamási kistérség tartozik az ország leghátrányosabb helyzetű kistérségei közé.

6. Összegzés

A Dél-Dunántúl az ország romló helyzetű régiója, amely a rendszerváltást követő gazdasági átalakulás hatására nem tudott új fejlődési pályára állni. A régióban végbemenő gazdasági átalakulás a térségben meghatározó bányászat, élelmiszer- és könnyűipar felzárkózásával, visszafejlesztésével járt, a betelepülő iparágak az előzőek gazdasági teljesítményét, foglalkoztatási kapacitását nem tudták pótolni. Külön gondot jelent, hogy a térség nemzetközileg kiemelkedő agrárpotenciálja ellenére a mezőgazdaság fejlődése is megrekedt, teljesítménye csökkenő. Nemcsak a két termelő ágazat, de a végbement fejlesztések ellenére az idegenforgalom sem képes a korábbi teljesítményét nyújtani, az így keletkezett ürt a szolgáltatások fejlődése nem tudta ellensúlyozni. Tovább rontja a helyzetet, hogy a régió számára jelenleg még meghatározó ipari, kereskedelmi vállalatok jelentős részének központjai sem a térségben működnek már, így itt egyszerű termeltetés folyik, a magasan kvalifikált munkaerőt igénylő termék- (gyártmány-), technológia-, szervezetfejlesztés, piackutatás kikerült a régióból. A különböző szolgáltatások (vasút, posta, gáz, villanyáram stb.) területi átszervezése csak erősíti ezt a folyamatot, ennek a régió egyértelmű vesztese.

A régió fejlődési trendje hasonló a kistelepülésekéhez, mindinkább a folyamatos funkcióvesztés jellemzi. Ezt a régió természeti adottságai (felszíni és felszínalatti vizek bősége, kiváló talajok, kedvező klíma, történelmi városok és emlékhelyek, változatos táj), a lakosság iskolázottsága nem indokolja, a helyzet alapvetően a térség gazdaságföldrajzi helyzetére, és gazdaságpolitikai hibákra vezethető vissza.

A régió fejlődését évszázadok óta az határozta meg, hogy mennyire képes a helyi adottságai kihasználására és a központi források megszerzésére. Meghatározó nagyságú külső vállalkozói tőke bevonására csak az ásványi kincsek kitermelése és feldolgozása volt képes és ha a jelenlegi fejlesztéseket, illetve fejlesztési szándékokat figyelembe vesszük, akkor az ma is így van. Ebből adódóan a múlthoz hasonlóan a régió fejlődését az határozza meg, hogy a helyi adottságait milyen mértékben tudja kihasználni és mennyi központi (uniós) forrás megszerzésére képes. A térség legfontosabb adottságát az agrárpotenciálja jelenti, de a mezőgazdaság elhúzódó válsága, szervezeti bizonytalansága az ágazat jövőjét teljesen bizonytalanná teszi. A kisméretű, tőkeszegény gazdaságok a modern, versenyképes, de tőke- és szakértelem igényes állattenyésztés és kertészet (zöldség, gyümölcs, szőlő) fejlesztésre nem képesek, csak a leegyszerűsített vetésszerkezetű szántóföldi növénytermesztés feltételeit tudják megteremteni. A rendszerváltás után is megmaradt kevés számú nagygazdaságban tartják az állatállomány kb. 70%-át, de mivel többnyire bérelt földön gazdálkodnak, a további fejlesztéseket gátolja a földbérleti rendszer bizonytalansága és az, hogy földbérlet jelentős fejlesztési forrásokat von el. Ez meghatározza és leszűkíti az élelmiszeripar fejlesztési lehetőségeit is, amely a vidéki térségek legfőbb foglalkoztatója volt és a jövőben is az lehetne.

A többi iparág helyzete alapvetően attól függ, hogy a térségben lévő kis- és középvállalatok milyen fejlesztési lehetőséghez jutnak. E téren a fejlesztési kilátásokat rontja, hogy azok többsége is tőkehiányos, termékstruktúrájukat a kis hozzáadott értékű kommersz termékek alkotják, amelyeknek éles piaci versenyben kellene helytállniuk. A régió és a kistérségek szintjén is kiemelt várakozással kezelt idegenforgalom nem kis mértékben az egyoldalú fejlesztések (pl. Pécs kulturális idegenforgalma) és a tevékenység nem kielégítő színvonalú szervezettsége (pl. Balaton idegenforgalma) következtében nem képes a forgalom növelésére és főleg a vidéki térségek helyzetének javításában pedig csak nagyon korlátozott szerepe lehet. Ahhoz, hogy a régió fejlődésre legyen képes, a közlekedési helyzet további javítására van szükség, amely azért nehéz dolog, mert az helyi, legfeljebb térségi gazdasági hatást indukálna, ezért az nem szerepel az országos közlekedésfejlesztési koncepció célprogramjai között. Ilyen feltételek között ahhoz, hogy a régió gazdasági teljesít-

ménye, a térségben lakók életminősége javuljon több területen lényeges változásoknak kellene bekövetkeznie.

Országos feladatok: Újra kellene értékelni az ország területfejlesztési politikáját. A fejlesztési források megszervezésénél a jelenlegi pályázati rendszer nem biztosítja, hogy a hátrányos helyzetű térségek legalább önmagukhoz képest jelentős és folyamatos fejlődést tudjanak elérni. Ki kellene alakítani azokat a szabályozási feltételeket, amelyek a leszakadó térségekben segítenék a helyi vállalkozások megerősödését és újabb vállalkozások betelepülését. Az országos jelentőségű, de helyi erőforrásokkal nem megvalósítható fejlesztések esetében pedig ki kellene alakítani az egyedi elbírálás lehetőségét (pl. Harkányi fürdő fejlesztése). Ezen túl az élelmiszeripar újbóli megteremtésére a régióban határozott kormányzati beavatkozásra lenne szükség.

Mivel egy térség fejlődését a képzettségi szint alapvetően meghatározza, amelynek alapját az általános iskolai oktatás jelenti, ehhez az aprófalvas térségekben iskolaközpontok kialakítására lenne szükség, tanári lakásokkal, jobb esetben kollégiumokkal kiegészítve.

Régiós feladatok: A régió nem három egymást kiegészítő, hanem egymással versengő megyéből áll, különösen kedvezőtlen Baranya és Somogy, Pécs és Kaposvár rivalizálása. Ha a régióba jutó fejlesztéseket nézzük, akkor ennek a gyakorlatnak a kedvezőtlen következményei egyértelműek. Lehet, hogy az intézmények megszerzésével, az egyetemnek, a pécsivel párhuzamos fejlesztésével Kaposvár átmenetileg nyer, de végső soron mindkét megye és az egész régió veszít, mert a lekötött források nem a meglévő tevékenységek nemzetközi szintű fejlesztését, a régióban folyó tevékenységek bővítését (pl. Kaposvári Egyetem esetében egy élelmiszeripari képzést is magában foglaló agrárközpont kialakítását) szolgálják.

A régió és ezen keresztül minden megye fejlődését segítené elő, ha közös érdekeik alapján meghatároznák azokat a fejlesztési területeket, amelyek a régió számára is kiemelt fontosságúak. Mivel a közvetlen hatásuk elsősorban a közlekedési fejlesztésre lehet, a központi források megszerzéséért ezen a téren kellene elsősorban együttműködniük. Nem csak a nagyobb beruházások (pl. a vasúti fővonalak fejlesztése, az M60-as, vagy a 6-os út megépítése, illetve korszerűsítése, a Balatonszemes–Kaposvár–Pécs közötti út korszerűsítése, a Dombóvár–Szekszárd közötti út megépítése), hanem a horizontális összekötő és falusi bekötőutak érdekében is.

A települési polgármesterek alacsony hatékonyságú fejlesztéseket eredményező egyéni ambícióinak korlátozására célszerű lenne megyei szinten meghatározni azokat az idegenforgalmi és oktatási központokat, amelyek fejlesztése már nagyobb térségek érdekeit szolgálná.

Az együttműködési készség hiánya nemcsak megyei szinten, hanem vállalati szinten is jelentkezik. Közismert a mezőgazdasági üzemvezetők alacsony szövetkezési hajlandósága. Nem kevésbé fontos ez az építőiparban is, ahol a szétaprózódott vállalkozások komolyabb munkák elvégzésére nem képesek és így a régióban megvalósuló kevés beruházás 60–70%-át régió kívüli cégek teljesítik.

Fontos regionális kérdés, hogy az egyetemek mennyiben tudnak hozzájárulni a térség gondjainak megoldásához. A pécsi egyetemnek a régió szempontjából súlyos hiányossága volt hosszú időn keresztül a műszaki képzés (gépészmérnök, elektromérnök) elhanyagolása, de azt is látni kell, hogy a térségbe működő „termelő iparok” a kutatási együttműködést többnyire nem igénylik, azt nem képesek hasznosítani.

A régió vizsgálatának zárásaként megállapíthatjuk, hogy jelentős vállalkozási tőke hiányában gyorsuló fejlődésre a következő évtizedben sem számíthatunk. Annak is nagyon sok feltétele van, hogy a helyi és központi forrásokra támaszkodva érzékelhető gazdasági fejlődés végbemenjen. Különösen nehéz helyzetbe vannak a nagyobb városoktól, fő közlekedési utaktól távol eső térségek, ahol inkubátor házakkal lehetne talán segíteni a vállalkozások kialakulását, mert az ipari parkok létesítése nem járt a várt eredménnyel. Ezeken a területeken csak a mezőgazdaság, a helyi iparok, a turizmus, alternatív energiák használa-

tának (biomassza) és a közlekedési feltételeknek a javítása együttesen járulhat hozzá az életfeltételek javulásához. Külön-külön átütő eredmény egyiktől sem várható és minden így létrejött munkahelyet értéknek kell tekinteni.

JEGYZETEK

1. Megyék, régiók statisztikai zsebkönyve, 2010. KSH, 2011.
2. Megyék, régiók statisztikai zsebkönyve, 2010. KSH, 2011.
3. Regional GDP per inhabitant in 2008. Eurostat, Newsrelease, 2011. (2011. február 24.)
4. Somogy Megyei Területfejlesztési Konceptió. Helyzetfeltárás munkarész. Somogy Megyei Önkormányzati Hivatal, 2012. szeptember (1. munkaváltozat).

FELHASZNÁLT IRODALOM

- A Dél-Dunántúl ipari teljesítményének főbb jellemzői a 2010. évi előzetes adatok alapján. Dél-dunántúli statisztikai tükör. KSH. V. évf. 26. sz. 2011. május 4.
- A dél-dunántúli régió megyéinek társadalmi, gazdasági helyzete 2010-ben. Dél-dunántúli statisztikai tükör 2012/1. Területi Statisztikai Tükör. KSH. VI. évf. 6. sz. 2012. február 3.
- A kreatív városi regenerációban rejlő lehetőségek. A kreatív ipar térbeli eloszlása Pécs területén, kreatív gócpontok meghatározása. MSB Fejlesztési Tanácsadó Zrt., Pécs, 2012. április.
- A külföldi tőkebefektetések alakulása a Dél-Dunántúlon. Területi Statisztikai Tükör. KSH. VI. évf. 55. sz. 2012. augusztus 2.
- A magyar régiók mezőgazdasága, 2000. Dél-Dunántúl. KSH, Baranya, Somogy és Tolna Megyei Igazgatósága, Pécs, Kaposvár, Szekszárd, 2001.
- Az 500 legnagyobb árbevételű hazai cég. HVG. 1. sz. 2008. I. 5. 52–59. o.
- Az 500 legnagyobb nyereségű hazai cég. HVG. 2. sz. 2008. I. 12. 54–60. o.
- Az 500 legnagyobb árbevételű hazai cég. HVG. 40. sz. 2011. X. 18. 54–63. o.
- Az 500 legnagyobb nyereségű hazai cég. HVG. 41. sz. 2011. X. 15. 56–65. o.
- Babos Attila (2012): Reptér: ötletek mellé pénz kellene. Dunántúli Napló, 2012. 02. 28.
- Baranya Megyei Területfejlesztési Konceptió. Helyzetfeltáró munkarész. Munkaanyag, 2012. október 10.
- Baranya Megye Területfejlesztési Programja. Baranya Megyei Területfejlesztési Tanács, Pécs, 2003.
- Baranya megye Területrendezési Terve II. Megalapozó munkarészek. PESTTERV, Budapest, 2011.
- Buday-Sántha Attila (2007): Development Issues of the Balaton Region. Discussion Papers. No. 61. Hungarian Academy of Sciences Centre for Regional Studies, Pécs.
- Buday-Sántha Attila (2011): Agrár- és vidékpolitika. Saldo Kiadó, Budapest.
- Dél-dunántúli régió térségi közszolgáltatások stratégiai fejlesztési program. Közlekedés. Főmterv. Rt., KTI Kht, 2006.
- Hrubi László (2009): Tudás és újraiparosítás a Dél-dunántúli régióban. In: Földes István (szerk.): A régió újraiparosítása. A Dél-Dunántúl esélyei. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs.
- Hajdú Zoltán (2006): (szerk.): Dél-Dunántúl. A Kárpát-medence régiói 3. MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus Kiadó, Pécs-Budapest, 2006.
- Hajdú Zoltán (2008): Pécs: egy történetileg változó multikulturális város. In: Pap Norbert (szerk.): Kultúra-Területfejlesztés. Pécs-Európa kulturális fővárosa 2010-ben. Imedias Kiadó, Pécs, 2008.
- Nemzeti Vidékstratégiai Konceptió – 2020 (Agrár-, élelmiszeripari, környezet- és vidékstratégiai kérdések). Vitaanyag. Vidékfejlesztési Minisztérium, Budapest, 2011.
- Pécs Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2012. január.
- Somogy Megye Területrendezési Tervének Módosítása. Környezetterv Kft., Budapest, 2011.
- Területi Statisztikai Évkönyv, 2010. KSH, Budapest, 2011.
- Tolna Megye Területrendezési Terv Módosítása. Környezetterv Kft., Budapest, 2011.
- Új Magyarország Fejlesztési Terv 2007–2013. A Magyar Köztársaság Kormánya, Budapest, 2003.